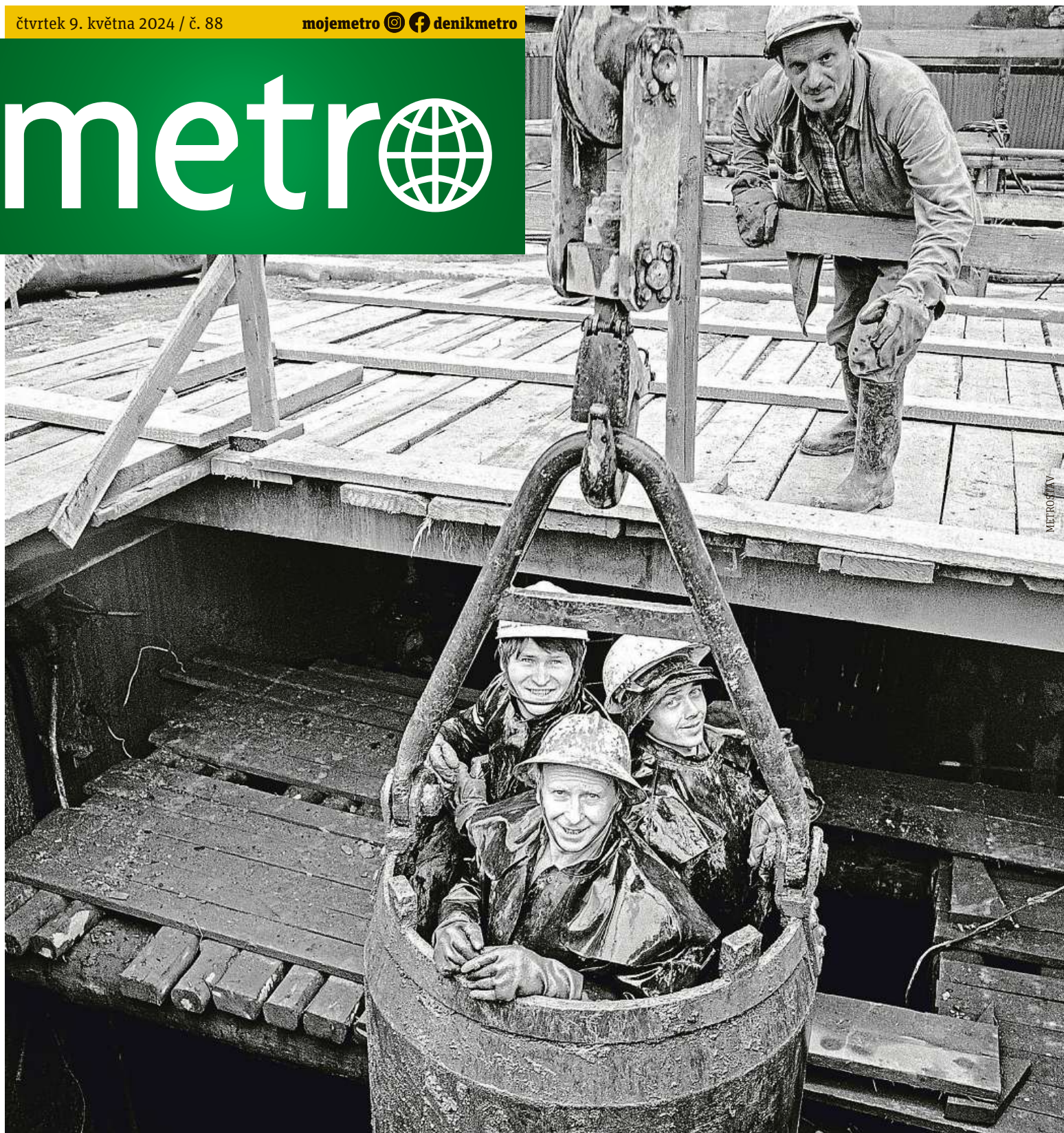


metra 



PŮL STOLETÍ V PODZEMÍ. 50 LET METRA V PRAZE

Speciální vydání deníku Metro. Osm stran o pražském metru, které právě dnes slaví 50 let od uvedení do provozu. **Co se tam děje, když zavřou vchody?** Čtěte unikátní reportáž plnou tajemných strojů nebo **rozhovor s odborníkem** o budované lince D.



Ve slavnostní den, tedy devátého, bylo metro jen pro zvané, až 10. května 1974 v 5 hodin ráno se mohli svést obyčejní lidé. V první den běžného provozu se jeho vlaky svezlo přes 300 tisíc cestujících. Fotografie je ze stanice Kačerov. Konstrukci stanice tvoří železobetonový rám, nadzemní vestibul navazoval na tehdejší obchodní středisko. CTK – JAN VRABEC

ÚVODNÍK

Ať rosteš jako z vody, metro!

„Primátora Vacka, přiletěla facka,“ hlásívala babička s úsměvem, když metro zastavilo ve stanici pojmenované po komunistickém primátorovi. Dnes už se stanice našťástí jmenuje Roztyly. Ale vždycky si tam na to vzpomenu. Metro v Praze je celý můj život, oči mi zářily štěstím, když jsme v redakci novin stejného jména vymysleli tento speciální projekt věnovaný kompletně slavnému výročí.

Jako klukovi ze Spálené ulice mi sice srdce bije pro žlutou linku B, ale cěčko bylo otevřeno první, co naplat. Vzdáváme mu s týmem šikovných redaktorů, editorů a grafických hold těmito dvaceti stranami, které jsou rozděleny podle barev stejně jako linky metra. Červená část patří historii, žlutá současnosti a v zelené sekci speciálu se podíváte do budoucnosti. Nečekejte nudu zkopírovanou z internetu. Mluvili jsme se se superzajímavými lidmi, jejichž vzpomínky jinde nenajdete. Patří jim náš veliký dík!



PETR HOLEČEK,
šéfredaktor

Metrem 50 let

Systém metra funguje dnes ve 201 městech v 62 zemích světa. V Praze byla první, „červená“ trať otevřena 9. května 1974.

„Ukončete výstup a nástup, dveře se zavírají!“ Legendární hlášení, které se za půl století vrylo do srdcí milionů lidí. Poprvé zaznělo 9. května 1974 po deváté hodině ráno, kdy generální tajemník KSČ Gustáv Husák přestříhl slavnostní pásku k zázraku století: pražskému metru!

Při první jízdě byl pasažérům podáván dezert ve tvaru metra, který navrhly a vyrobily michelské pekárný. Sladké vagonky se vyrábí dodnes. Ty opravdové také jezdí dodnes, ale už nevozí cestující na jedné lince, ale na třech. Dohromady měří síť podzemky 65,4 kilometru a soupravy zastavují v 61 stanicích.

Stavělo se od roku 1966

K původním devíti stanicím v úseku Kačerov–Florenc přibývalo v listopadu 1980 prodloužení o čtyři stanice na sídliště Jižní Město, kde je dodnes konečná Háje (původně se jmenovala Kosmonautů), o čtyři roky později přibýl dvoustanicový úsek k Nádraží Holešovice (původně Fučíkova). Další pokračování linky na severu Prahy se otevřela v červnu 2004 (Nádraží Holešovice až Ládví) a květnu 2008 (Ládví až Letňany).

Stavba nejstaršího úseku začala počátkem roku 1966,

původní plány počítaly s podpovrchovou tramvají, což je dodnes patrné například v pojetí stanic Hlavní nádraží a Muzeum. Dnes linka C měří 22,4 kilometru a je na ní dvacet stanic. Dojet z konečné z Letňanech do stanice Háje trvá 36 minut. Součástí trasy je i úsek pod Vltavou mezi stanicemi Nádraží Holešovice a Kobylisy, linka vede také uvnitř Nuselského mostu.

Mytišický zázrak EČS

Na lince původně jezdily sovětské vozy EČS, a to ve třívozových soupravách kratších než nástupiště. S pokračujícími dodávkami začaly od srpna 1975 jezdit čtyřvozové a od února 1979 soupravy s pěti vozy. Od dubna 2005 obsluhují linku C pouze tuzemské vozy M1, vyrobené mezi roky 1998 a 2011 společností ČKD Dopravní systémy a později Siemens.

Áčko dostalo lepší vozy

Provoz na nejstarším úseku zelené trasy A mezi Dejvicí (tehdy Leninova) a Národním míru byl zahájen 12. srpna 1978. K původním sedmi stanicím přibýlo v následujících letech šest dalších, dnes jich je na áčku celkem třináct a trasa měří 10,995 kilometru. Stavbaři se

při jejím budování museli vypořádat s tím, že vede ve srovnání s prvním cěčkem podstatně hlouběji. Stanici Národní míru od povrchu dělí 52 metrů a je nejhlubší v celé síti pražské podzemní dráhy.

Na lince zpočátku jezdily sovětské soupravy 81-71, na první pohled rozeznatelné od méně výkonných EČS podle černého čela a jiného osvětlení interiéru. Od června 2005 ji obsluhují jen soupravy 81-71M, tedy verze původních vozů modernizovaná v plzeňské škodovce mezi roky 1996 a 2011.

Béčko není žádné béčko

A konečně! Žlutá linka B, ta nejdelší v pražském podzemí, není žádným otloukánkem. O třetí trasu se metro rozrostlo 2. listopadu 1985, kdy se otevřel úsek Florenc (tehdy Sokolovská) – Smíchovské nádraží se sedmi stanicemi. Dnes už ale měří 25,7 kilometru a celkem má stanic od Zličína až na Černý Most čtyřiařadacet. A chystá se vybudování další v depu Zličín. Cesta z konečné na konečnou trvá úctyhodných 41 minut. Tři stanice jsou na povrchu – na východě Černý Most a Rajska zahrada, na západě pak Luka.

Podobně jako na áčku i na trase B jezdily nejprve sovětské soupravy 81-71, které zde sloužily nejdéle v Praze, a to až do začátku července 2009. Nyní trasu obsluhují modernizované vozy 81-71.

Čachry s termíny

Termín otevření prvního úseku metra byl stanoven na 1. červenec 1974. Stavbaři jej ale s vypětím všech sil posunuli o dva měsíce dřív, aby k uvedení metra do provozu mohlo dojít při oslavách osvobození Československa 9. května 1974 v 9 hodin a 19 minut. Ten den ale nemohli padesátí novými vozy cestovat obyčejní lidé, vstup do něj byl jen na zvláštní pozvánky nebo průkazy zaměstnanců metra. Teprve 10. května se podzemí otevřelo pro všechny a vlaky svezlo přes 300 tisíc cestujících.

Vznik velkých firem

„Padesáté výročí připomíná začátek bohaté historie Metrostavu, neboť jeho založení bylo přímo spojeno s realizací této výjimečné inženýrské stavby,“ říká Jaroslav Heran, generální šéf Metrostavu. Ten byl založen 1. ledna 1971 vyčleněním z národního podniku Vodní stavby právě za účelem stavby podzemky.

Stejně tak v roce 1971 vznikl projektový ústav Metroprojekt, pro který se metro také stalo základem smyslem existence. Tehdejší způsob zpracování projektové dokumentace se ale od dnešního značně lišil. Projektantům musely stačit rýsovací prkno, pažák, logaritmické pravítko, tabulky a psací stroj. O to více fascinující je, jak se nepostradatelnou dopravní sítí podařilo provozit. PETR HOLEČEK

Pozor, klapka. Kamera jede!

Nemohli ho pominout básníci, textaři, malíři. Pražské metro se stalo inspirací pro spisovatele, ale i kulisou pro tvůrce řady filmových příběhů.

Fenomén podzemní dráhy se za padesát let existence pražského metra nevyhnul ani spotřebnímu zboží, ani umění. Když v květnu 1974 vyjel na trasu C první vlak, začal nejen název, ale i život podzemního dopravního prostředku pronikat do společnosti.

Dezert zaútočil na chutě po sladkém
Pokud si provozovatelé metra pochvalují, že se za dobu své existence nikdy zcela nezastavilo, s dezertem Metro, který vstoupil na československý trh právě v době, kdy se metro pod zemí otevíralo, to bylo složitější. Po roce 1989 na několik let zmizel, pak se ale na pulty vrátil pod názvem Metro dezert. Samotná sladkost se zrodila v roce 1974, ve velkém ho začaly tehdejší Pražské pekárny a mlýny vyrábět v Michli od roku 1975. Tady se ostatně produkuje i současný Metro dezert.

Kolik vyhlášená laskomina stála? Pamětníci, jako třeba Marcela Hirschová, uvádí na facebookové stránce Retro československou cenu 6,40 Kčs. Jakub Kubelka si myslí, že 5 korun. Na této ceně se shodlo více dotazovaných. Irena Debnarová milovala Metro, které podle ní stálo za 6 Kčs. O pomoc jsme požádali i AI, tedy umělou inteligenci. „Cena cukrovinky Metro dezert v době socialismu, tedy v roce 1984, byla 1 Kčs za jeden kus. Balení obvykle obsahovalo čtyři kusy, takže celková cena za balení byla 4 Kčs. Tato cena byla dostupná pro většinu lidí a cukrovinka se stala velmi oblíbenou,“ vplodila na naši žádost AI. Umělé myšlení ale mechanicky spočítalo pouze jednotlivé kusy krát jedna koruna, opomenulo ale zřejmý fakt, že něco také stál obal.

Scéna na eskalátorech podruhé!

Stavbu československo-sovětského přátelství nemohli pominout ani filmaři. Ještě než vyjely vagony na trať, natočil Jaromil Jireš „budovatelský“ snímek Lidé z metra (1974). Jak uvádí oficiální text ČSFD, těmito třemi historkami z budování první linky metra splnil povinné „normalizační pokání“. Nicméně film je i přes svou banalitu a časové ovlivnění zajímavý tím, že zachycuje Prahu, jak vypadala v době, když se stavělo, jak to pod zemí vypadalo, vybavení, tedy sice zřežirovanou realitu, ale současně také její věrné zachycení na kinofilmový pás.

Horší to už bylo ve filmu Píseň o stromu a růži, kam nasadil režisér Ladislav Rychman, autor slavného muzikálu Starci na chmelu, ve spolu-



Režisér Ladislav Rychman svým snímkem „oslavil“ československo-sovětské budování pražského metra. AUKRO

práci se sovětskými filmaři do hlavní role Vjačeslava Tichonova, jehož proslavila role Maxe von Stierlitzte, sovětského špiona v samém srdci hitlerovského režimu. Do Prahy přijíždí radit s výstavbou metra sovětský inženýr, který se sem vrací poté, co Prahu v roce 1945 osvobodil. Unylý příběh, který vyprazdňoval hlediště kin, a tržby plynuly jen ze školních návštěv a „dobrovolných“ akcí brigád socialistické práce.

Stanice Moskevská má také Oscara

Metro se ale v relativně hojném počtu promítlo do nejrůznějších televizních seriálů a filmů. Jak se něco odehrávalo po roce 1974 v Praze, metro v záběrech a scénách scházet nemohlo. Nešlo zkrátka pominout. V seriálu Dnes v jednom domě hraje Daniela Kolářová slečnu, která pracuje coby dozorkyň stanice a vedle civilního oděvu se v seriálu objevuje často právě v béžovohnědé uniformě „metračků“.

Jaroslav Soukup využil prostředí pražského metra také ve snímku Láska z pasáže. Po roce 1989 se do hlubin podzemky vrhly i zahraniční štáby, Praha tu představuje třeba Moskvu (Dítě 44 z roku 2015). Důležitou roli sehrála stanice Anděl na běčku v oscarovém snímku rodiny Svěrákových Kolja. Malý ruský chlapec poté, co se v metru ztratí svému náhradnímu českému tatínkovi, na něho čeká právě ve stanici, která se kdysi jmenovala Moskevská, u mozaikové stěny s Rudým náměstím, která dokládala československo-sovětské bratrství.

Významné místo má metro, jeho výstavba a také prostory v seriálu Vypřevě. Ústřední hrdina Karel Dvořák totiž pracuje, jak jinak, v podniku, který metro buduje. A nebýt stanice I. P. Pavlova, nebyl by možná ani sci-fi příběh podle Josefa Nesvadby Zítřejší vstanu a opařím se čajem. Vestibul a příchozí chodba „Pavláku“ zde představují příchozí turistů z budoucnosti k raketám cestujícím do minulosti.

PAVEL HRABICA

PENNY.

OD ČTVRTEK DO STŘEDY
9. 5. – 15. 5. 2024



Fandění se
v PENNY
vyplácí

PŘIJĎTE K NÁM V DRESU
ČESKÉ REPREZENTACE
A ZÍSKEJTE SLEUV 20 % NAVÍC
NA VYBRANÉ PRODUKTY.*

MAX. 40 ks
osoba/děň



SVIJANSKÝ MÁZ
světlý ležák | 0,5 l
1 l 21,80 Kč | záloha na lahev 3 Kč

CENA V DRESU
8,72 51%

10,90
17,90

39%

MAX. 10 ks
osoba/děň



BRAMBŮRKY SOLTY
různé druhy | 150 g
100 g 14,60 Kč
26,20 Kč

CENA V DRESU
17,52 33%

21,90
26,20

16%

* Nejnižší cena za posledních 30 dní. Škrtnaná cena je běžná prodejní cena.

Odběr zboží z letáku je možný jen v obvyklém množství, maximálně 2 kartony na osobu na den, není-li uvedeno jinak. Fotografie mohou být ilustrační. Vyhrazujeme si právo změny. Další podmínky nabídky na www.penny.cz. *Akce platí od 9. 5. do 15. 5. 2024. Slevu mohou zákazníci získat na pokladně, pokud o slevu požádají a jsou oblečení v dresu české reprezentace. Dodatečné uplatnění stěvy po úhradě nákupu není možné. Podrobná pravidla na www.penny.cz.



Marek Zďeradička je „plánovač“ Prahy, zástupce ředitele pro odbornou činnost a autorizovaný inženýr pro dopravní stavby.



Vizualizace stanice Olbrachtova. Na stropě stanice mají být postavy. Architektem ražené dvojlodní stanice je Pavel Sýs.

MAFRA

METROPROJEKT

„Děčko bude přínosem i pro umění ve městě“

Nová linka D, která má být zprovozněna v roce 2031, bude pro Prahu velký průlom. Marek Zďeradička je zástupce ředitele pro odbornou činnost Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) a také autorizovaný inženýr pro dopravní stavby. Pro speciální vydání deníku Metro vypráví, jak se tato linka chystala, co Pražanům a návštěvníkům hlavního města přinese a co bylo na plánování nejtěžší.

Co je na metru D nejzajímavější z pohledu plánovačů?

Bude to automatické metro, tedy významná technologická změna, které si všimnou i cestující. Jednak budou nově zábrany na nástupištích a jednak automatické metro umožní kratší intervaly, a tudíž i více spojů. A to se týká i linky C metra, která by měla být ve stejné době také automatizována. Spolu s novými vozy. A také vizuální zážitek pro cestující z pohledu strovedoucího. A okolo některých budoucích stanic metra na jihu připravuje město a soukromí investoři projekty, čímž se zhodnotí veřejné prostředky vložené do drahé infrastrukturalní stavby. Například město prostřednictvím Pražské developerské společnosti připravuje ucelený projekt na Nových Dvorech, který kromě bydlení přinese i nové služby do území.

A co bude nejužitečnější pro cestující?

Odlehčení linky C metra a nahrazení přetížených autobusových linek. Po dobudování linky D, zejména až dojde do Náměstí Republiky – to je prodloužení ze stanice Náměstí Míru, kam je nyní metro D povoleno – významně stoupne jeho atraktivita a odlehčí linku C pro cestující z Jižního Města. Zároveň nahradí přetížené autobusové tahy, které v současnosti sváží cestující například na Kačerov. Obyvatelé jihu Prahy budou mít mnohem blíže komfortní a sjezdovější dopravní prostředek, který je doveze do centra. Zároveň i tím, že metro dojde až na okraj Prahy, podobně jako Zličín či Černý Most, zkrátí a zároveň zrychlí příměstskou dopravu. V Depu Písnice vyrostou autobusový terminál se záchytným parkovištěm P+R. Tedy dále na území města pojedou výrazně méně autobusů a o něco méně aut, což ocení i obyvatelé Prahy. A neposlední řadě i design stanic – díky výtvarné soutěži na stanice budou nepochybně velmi zajímavým přínosem umění ve veřejném prostoru, i když v tomto případě uvnitř.

Jak dlouho trvalo plánování a co vše se muselo zohlednit?

Lze říci, že metro D se plánovalo od té chvíle, co se v Praze začalo řešit trasování linek

metra. Zejména v osmdesátých letech vznikly velké studie rozvoje metra, kde se počítalo s linkou D. Avšak v jiné stopě a s jinou funkcí, protože propojovala především sídlištní celky s průmyslovými areály. Pozůstatky tohoto principu jsou ještě patrné v platném územním plánu, kde územní rezerva linky D metra z devadesátých let stále připomíná původní plány. Jenže podoba města a rozložení ekonomických aktivit, bydlení, služeb se dramaticky proměnila, už nemáme soustředěné továrny ve Vysočanech. Proto rezerva metra na to reagovala i kontextu rozvoje ostatních systémů tramvaje a železnice. Na přelomu tisíciletí byla už byl projekt trasy připraven, ale pak dostalo prioritu od vedení města prodloužení linky A na západ do Motola.

A tak se příprava metra D plně rozjela až později.

V roce 2012 byla schválena změna územního plánu – pak byla sice následně zrušena soudem a musela se znovu vydat v roce 2021 – která upřesnila trasování a stanice do dnešní podoby, přidala terminál Depo Písnice a potvrdila stanici u Nemocnice Krč. To potvrdilo i územní rozhodnutí v roce 2013, které stabilizovalo trasu a stanice od Depa Písnice po Náměstí Míru.

INFOCENTRUM

V Neveklovské ulici je otevřeno infocentrum každou středu od 14.00 do 17.00 hodin. Jsou zde i vizualizace stanic. MET

Co to bude pro Prahu znamenat?

Jde o klíčovou stavbu města, což potvrzují kromě územního plánu i hlavní strategické dokumenty města, jako je Plán udržitelné mobility a Klimatický plán, která pomůže řešit dopravu nejen v Praze, ale pro příměstské cestování. Zásadně se změní obsluha jihu Prahy. Přelomové je zejména z hlediska technologie a také spojení dopravního projektu s rozvojem území. Zároveň se ale ukazuje, jak je taková velká strategická stavba pro městský rozpočet obrovskou zátěží. A stát se bohužel ke svému hlavnímu městu – na rozdíl od jiných evropských metropolí – nestaví úplně nápomocně co do spolufinancování projektu v hodnotě sto miliard. Je třeba si uvědomit, že metro slouží nejen obyvatelům Prahy, ale také minimálně čtvrt milionu obyvatel, kteří každý den do města dojíždí za prací, do škol a za službami. Zároveň ho také používají zaměstnanci a návštěvníci centrálních státních úřadů. IVETA BENÁKOVÁ

STANICE LINKY D

Trasa D počítá v první fázi projektu I.D s celkem deseti stanicemi. Které budou přestupní a co na nich můžeme čekat?

- **Náměstí Míru**, ražená jednolodní stanice, přestup na trasu A
- **Náměstí Bratří Syků**, hloubená stanice
- **Pankrác**, ražená jednolodní stanice, přestup na trasu C
- **Olbrachtova**, ražená dvojlodní stanice
- **Nádraží Krč**, stanice částečně hloubená, část stanice je na mostě, přestup na vlak Praha-Krč, dispečink trasy D, P+R 444 míst
- **Nemocnice Krč**, hloubená stanice
- **Nové Dvory**, ražená jednolodní stanice, přestup na budoucí tramvaj Modřany – Libuš – Nové Dvory, P+R 152 míst
- **Libuš**, hloubená stanice, přestup na budoucí tramvaj Modřany – Libuš – Nové Dvory
- **Písnice**, hloubená stanice, autobusový terminál, P+R 409 míst
- **Depo Písnice**, hloubená stanice, autobusový terminál, P+R 873 míst, vlakové depo MET

NÁKUPY *OnaDnes* 13.—19.5.

WWW.NAKUPYONADNES.CZ

SLEEVY

**SLEVOVÉ KUPONY 2024 NAJDETE 7.5. ŽENA A ŽIVOT
13.5. ONA DNES a PORTMONKA / 16.5. MAGAZÍN DNES+TV**



NADACE
TEREZY MAXOVÉ
DĚTEM

CHARITATIVNÍ PARTNER

POŘADATEL

NÁKUPY
OnaDnes

OBRÁCENÝ PANELÁK

Kam se mudla nedostane

Při každodenní projížďce metrem vám možná ani nedochází, kolik práce za provozem vůbec stojí. Za nenápadnými plechovými dveřmi začíná jiný svět, kam se dostane málokdo. My jsme měli tu možnost podívat se, jak vypadá noční život stanice Florenc, a rovnou jsme se podívali i do jejího zákulísi. Po půlnoci se stanice metra Florenc pomalu vyprazdňuje. Hlášení o tom, že žádný vlak už nejede, vyhání i zbytek cestujících. Dveře do světa venku se zavírají, ty druhé do neznámého světa podzemní dráhy, kam cestující běžně nesmí, se pro čtenáře Metra exkluzivně otevírají. Tak pojďte s námi.



Tajemné chodby

Je jedenáct hodin večer a my se scházíme před stanicí metra Florenc. Na starost si nás bere průvodce Milan Petráček z provozu tunelů. Sjíždíme dolů směrem do metra po eskalátorech, ostatně úplně stejně jako všichni ostatní cestující. „Doleva,“ zavelí Petráček a celou naši skupinu strhne doleva. Otevře velké plechové dveře, až se najednou ocitneme na křižovatce dlouhých chodby. „Za mnou,“ pokračuje Petráček. Zanedlouho už stojíme na pomezí několikametrového schodiště, kterému se říká obrácený panelák stanice Florenc. Stanici B a C dohromady spojuje osm pater. Každé z nich skrývá jednu dveře a několik chodeb. Ty pak ukrývají tajné místnosti. Podívali jsme se například na to, jak fungují eskalátory a co se děje pod nimi z druhé strany (viz druhá fotka zleva). Též jsme si prohlédli měřírnu, odkud jsou napájeny právě elektrické schody či vozy metra i světla (viz foto uprostřed vlevo). Dále jsme navštívili místnost se zabezpečovacími zařízeními, která umí zastavit třeba metro jedoucí velkou rychlostí. Mimo jiné jsme se podívali taky do jednoho z atomových krytů, kde by evakuovaní lidé podle Petráčka přežili tři dny. Poté by se museli přesunout do jiného krytu (viz foto vlevo dole).



Civilní obrana

Jednou ze zastávek je tunel, kterým do stanice přichází nebo případně odchází vzduch. Větráky jsou vypnuté a ticho stanice v noci nic neruší. Chodbu za větráky zakončuje pět metrů široký a 45 metrů vysoký kiosky, vlastně takový dlouhý komín, který končí až na povrchu (vlevo nahore). Během provozu se tudy nasává nebo vydechuje vzduch, v případě potřeby by tudy po žebřících mohli utíkat i lidé. Celý objekt hlavního větrání chrání bezpečnostní dveře. Vnitřek kiosku je chráněn proti průsakům svařenými železnými plechy, natřenými protikoročním červeným nátěrem. Část podzemních prostor slouží i civilní obraně. Je myšleno na přívod vzduchu, vody i na to, kam by si lidé v podzemí mohli dojet na toaletu. Za plechovými dveřmi v jednom z tunelů se skrývá sociální zařízení.



Spojení linky A a B



PROPOJUJE LINKY

Myčka či vysavač

Noční život v metru doplňuje kromě dohlížení na tu elektrickou část provozu také ta čistící.

Po půlnoci totiž v tunelech jezdí jen technické vozy (viz fotografie dole). Starají se mimo jiné o pořádek kolejí i nástupišť. Pod stanicí se skrývají jímky na vodu, které jsou rozděleny na fekální a nefekální. Z nich vytlačují čerpadla vodu i splašky zpátky do kanalizace. V tunelech můžete v noci potkat mycí vůz, vysavač nebo vůz s lešením, ze kterého se provádějí opravy. Občas se i v kolejích čistí žlaby. Viděli jsme mnohem víc, ale velká část z toho se ani nedá přenést na papír. Proto jsme pro vás připravili video. Pusťte si ho skrze připravený QR kód.



I v metru se musí pořádně uklízet



Je to srdcem

Noční prohlídka metra a vůbec celkově podivaná do stanic a jejího zákulisí se nepoštěstí každému. Velmi mě potěšilo, kolik milých lidí zde pracuje. Ať už Milan Petráček, který stanicí zná snad lépe jak své boty, nebo pracovník v měnárně Dušan, který ví všechno o všem, co se někdy mihlo okolo elektrického proudu. Obecně mi prohlídka dala zase nový pohled na to, že ve všechno je tak, jak to vypadá. Cestujícím v metru se totiž někdy může zdát, že je to prostě jen pitomé metro, které se neustále zdražuje, které má stále jen zpoždění, a na nástupišti je věčně nepořádek. Ale přitom v zákulisí každou noc makají desítky lidí, když my spíme, a snaží se nám to v metru udělat hezčí.

TEXT A FOTO: TEREZA ŠIMURDOVÁ

Z METRA Padesátka

BUTCH

